

# VASUTÜGYI SZEMLE

**Szaklap és szaktanácsadó mindennemű vasuti ügyekben.**  
(„Magyar Tarifanzeiger“)

Közi az összes hazai vasutak dijszabási változásait és díjkedvezményeit, valamint hazánkat érdeklő külföldi vasutaknál előforduló változásokat továbbá hajózási ügyeket is.

Megjelenik havonta kétszer.  
Előfizetési díj 1 évre **32 K.**  
Egyes szám ára: **1.50 K.**

Szerkesztőség és kiadóhivatal:  
**Budapest,**  
**VI., Dévai-utca 8. sz.**

Kiadótulajdonos és felelősszerkesztő:  
**Lőrinczy Sándor**  
Jegügyi munkatárs: **dr. Ujlaki Géza**

## Helyzetszemle.

A vasutügyekben az elmúlt fél hónap nem hozott változást. A M. Á. V. díjkedvezményeinek publikálása még mindig késik, s így a közönség tájékoztatlan még afelől, hogy a tavaszi forgalom magindulásakor, mikorra a termelési munka fellendülése is várható, — mily fuvardíjakkal kell számolni. A német-osztrák és csek-szlovák államokban már bizonyos, hogy díjemelések nem lesznek, míg a magyar vasutakon eziránt határozott döntés nincsen.

Vasuti forgalmunkat újabb csapás érte. A megszállott területrészek idegen katonai uralmának zsarnoki és embertelen ténykedései végső ellenállásra kényszerítette az ott elnyomatás alatt szenvedő véreinket. A munkásság és tisztviselők hatalmas sztrájkjához imponáló hősiességgel csatlakoztak a magyar vasutasok. Az egyik legfőbb pontját a megszállott területekkel való szabad forgalom megnyitása képezi. Igaz, hogy a sztrájk átmeneti csapás — a megvolt, bár igen szűken korlátozott vasuti forgalomra, de sikerülése esetén a győzelem áldásos gyümölcsöket hozand és nemcsak élelmezésünk

javítása várható a szabad forgalomtól, hanem iparunkban nélkülözött szén, nyersanyag stb. behozatala beláthatatlanul hasznos előnyöket és a forgalom erőteljes fejlődését vonná maga után.

Az olasz-jugoszláv viszály elé is aggodalommal tekintünk. A részünkre szánt Fiumén át behozni remélt fontos szükségleti cikkek künn rekednek és ebbe helyezett reményeink, sőt biztosra vett kilátásaink semmivé válhatnak. Pedig az entente-államok, különösen Amerika a hajózás fellendítésén nagyban munkálkodnak. Lázás hajóépítkezések vannak folyamatban, hogy egyrészt az európai harctereken levő katonaságot, hadianyagot minél gyorsabban haza szállíthassák; másrészt, hogy az európai, különösen a központi hatalmak államaiban kifogyott készleteket új anyagokkal pótolhassák, a szűkölködéseken enyhítsenek.

Hazánknak szánt árucikkek behozatala elsősorban az Adriai-tenger felől, Jugoszlávián át vehető számításba, mert Franciaországon, Svájcban át a magas vasuti fuvardíjak miatt csak szükségképen jöhetne tekintetbe a szállítás, annál inkább, mert a redukált vasuti forgalom nagyon hátráltatná a nagyobbarányu behozatalt. Ezért a mi szem-

pontunkból nagyon kívánatos, hogy az Olasz-Jugoszláv viszály ne mérgesedjék el és háborúra ne vezessen. Minden kalmár-lelkű ország-szomszéd, akinek van mit szállítania a hadakozó országnak, örül a háborus üzletnek, de nekünk nincs szállítani valónk se, így semmi okunk kívánni egy újabb háborút.

Szemlélődésünket összefoglalva megállapítjuk tehát, hogy a helyzet súlyos; pozitívumok helyett még mindig csak feltevésekre és reményekre kell számítanunk.

## Az áruosztályozás módosításának kívánalmairól.

Ha beletekintünk az 1918. évi január hó 1-től érvényes új B) szakaszba, igen sok árucikknél aránytalanul magas felklassifikálást látunk. Ennek a B) szakasznak megalkotása az érdekelt szakkörök meghallgatása nélkül történt és nagy önkényességnek bélyegét viseli magán, mert nem az ország közgazdaságát szolgálni, hanem egyenesen az államkincstár bevételeit növelni lett hivatva.

Most, midőn Ausztriával való függőségünk megszűnt és szociális, demokrata kormányunk van, az államháztartás terhei fedezésére a progressivitás elvének megfelelő bevételt kell keresni és az előző rezsim kormányának bűnös tarifapolitikáját modernizálni kell és erre elsősorban a vasuti üzletszabályzat, de különösen a „Vasuti árudíj szabás I. rész, B) szakasza” szorul rá.

Igaz, hogy a háború okozta helyzet az áruk értékét nagy elváltozásokra vezette, de meghalladott álláspont egy modern reformnál, hogy kizárólag az áruk értéke legyen a kulcs a díj szabások megállapításánál. Elsősorban az elsőrendű szükséglet és fontos közgazdasági érdek képezzen erre alapot.

Magyarország tulajdonképpen őstermelő állam, ennél fogva az őstermelés árucikkait a legolcsóbb osztályokba kell sorozni. Iparban is jelesek vagyunk, de főkeszegény ország lévén, iparunk kicsiny, támogatásra szoruló. Szükséges, hogy ipari beltermelésünk kedvezményben részesüljön.

Egy lapcikkben feltárni, részletekbe kitérni nem lehet e kívánalmakat illetőleg. Csak nagyjából, futólag mutathatók rá, hogy mily aránytalanságok találhatók a díjszabásban és mily irányban volna megoldandó e fontos kérdés, hogy a szállító közönség legalábbis nagyjából megelégedjék ily reformmal.

Elsősorban is az árubevallások hiányosságára vonatkozó, a B) szakasz A—III. fejezetének különösen g) pontját törlni kívánatos; mert nincsen minden feladónak birtokában egy B) szakasz, hogy a pontos árubevallásnak megfelelően; ehhez különleges szakértelem és gyakorlat is szükséges. Hiszen látjuk a visszatérítésekből, hogy a vasuti közegek is gyakran tévesen értelmezik a bevallások alapján alkalmazandó áruosztályt. Tehát ha valaki egy küldeményt érthető tudatlanságból hiányosan vall be és a vasut a drágább, vagy legdrágább osztályozást alkalmazza, holott az áru egy olcsóbb osztályba tartoznék, — a vasut igazságtalan bevételi többletkezhez jut. Az igazságosság és méltányosság megkívánja, hogy ez kiküszöböltessék. Erre nézve legtanácsosabb volna a vasutat kötelezni arra, hogy bizonyos díj ellenében állapítsa meg a küldemény tartalmát és hivatalból egészítse ki a bevallás hiányosságát pontos adatokra. Pl. Feladásra kerül ily bevallással: „egy waggon malomkő”; e bevallás a mai gyakorlat szerint 10000 kg-nál az A) osztály díjtételével számíttatik. Köteles volna a vasut a feladót az áruosztályozásban megnevezett egyik bevallás pontos kiegészítésére

felhívni, ha ennek a feladó nem felelne meg, a vasuti közeg tartozna hivatalból megállapítani a tartalmat, amit bejegyezne — a feladó, vagy ennek megbízottja ellenjegyzésével — a fuvarlevélbe: „feladóval egyetemben hivatalból megállapított, hogy a küldemény természetesen, egy darabból álló malomkö volt.“ Most már módosulna az áruosztályozás a C) osztályra és pl. 602 K helyett csak 286 korona fuvardíj járna jogosan, melyhez pl. X korona „megállapítási díj“ számíttatnék hozzá. A vasut nem károsul, mert ha a feladó már előre pontosan bevallotta volna a feladott árut, ugyis csak ezt az osztályt alkalmazta volna; ama egy-két percel igénybe vevő teljesítményért pedig, hogy az árut megszemlélte, kellő kárpótlást nyer a „megállapítási díj“ beszédhetésével; ellenben a fél érzékeny károsodástól óvatott meg.

A leklassifinálás megoldásánál is megnevezek néhány példát. A szőlőművelés hazánk mezőgazdaságának egyik nagy fontossága. Boraink világhírűek; az 1918. őszén éppen a bor kivitele lett volna hivatalba vételünk javítani. Óriási kötések történtek, mindenki borban utazott és kötöttek milliós üzleteket. Minthogy nagy kivitelre volt remény, ebből a vasut révén is hasznot akart az állam. A miniszterium 1918. szeptember 1-től A) osztályról az I. osztályra klasszifikáltatta fel a bor osztályozását, s ezzel nagyobb jövedelmét remélt. Ekkor lőtt a nagy borkrach. Az árak lezuhantak; a kereskedők ott hagyták veszni tekintélyes összegű foglalójukat, csakhogy a magas árakon ne kelljen átvenniök a termést; — így a várt bevételi többlet stb. elmaradt, csak az áruosztályozás maradt felemelve, mely pénzügyi szempontból is tárgyalanná, válván, nincsen semmi értelme, hogy e fontos termelési cikk olyan osztályozás alá essék, mint a gummiáru, szőrmeáru, piperecikkek stb.

Vegyünk elbírálás alá néhány fontos érvelmi cikket, pl. a zsirt. Azelőtt a B) osztályba tartozott, ma pedig a II-ik osztályba azonnali hatállyal B), vagy C) osztályba való sorozása kívánatos.

A lisztnevelők, kenyér, friss-hus (vad-hus is) nehéz helyzetünkben a C) osztály kedvezményére szorul.

A tojás osztályozása a B) osztályban talánna kielégítést. A legkiméletlenebb kezelést is eltűrő használt zsákok gyorsáruszállítása hallatlanul magas a közönséges gyorsáru osztályozásával. Egyébb szükségleti cikkeknel a háztartási vasárak nem bírják ki az I. osztályt darabárúként; leklassifikálása nagyon szükséges. Az élőállatok is kedvezményezettébb díjtételre szorulnak, stb.

Ha tehát az itt megpendített elvek szerint nézhetnénk a már sokáig nem késhető forgalom megindulása elé, mikoris az áruk egy megreformált tarifa alapján kerülhetnek szállításra; ez nemcsak megkönnyebbülést, hanem a forgalom fellendülését is kiváltaná és a nehéz, drága árakat lejjebb szállításra bírná.

Lőrinczy Sándor.

## Hivatalos Vasuti közlemények ismertetése.

### B) Díjkedvezmények.

#### A Magyar államvasutakon

Cement, hydr. mész trasz és traszporland cement is Beremendről a MÁV-ra. Különféle áruosztályok és kiv. díj-szabás Nagyvárad-Vásártérre, Debrecen-Péterfia és Debrecen-Salétromutca állomásokról a MÁV-ra vagy viszont.

Ásványszén, fa, gabona, örlemények stb. Barcs (dráwaparti-pályaudvarrész) és egyes viszonylatok között.

A fentebb megnevezett relációkban kiadott múlt évi kedvezmények 1919 február végéig hosszabbították meg.

### A MÁV kezelése alatt álló h. é. v.-on.

Léva nagysurányi h. é. v.

*Cukorrépa*, valamint a fordított irányban friss és savanyított répaszelet: Barsbese-Baracska 23, Felsőpél 26, Felsőszecse 34, Garamlők 29, Léva 37, Nagykálna 32, Pozba 21, Szencse 19 fill. 100 kg-kint Nagysurány állomással, a kocsi raksúlyáért való díjfizetés mellett rovatolás után. Ezenkívül még 8 fillér megszabott pótlék is hozzászámítandó.

Garambentence-lévai h. é. v.

Só, (kőszó, főtűs, tengerisó) és gyárisó Gamberencze átm.-ről Lévára 5000 kgnál 167, 10000 kgnál 149 korona kocsinkint rovatolás után.

Zsitvavölgyi h. é. v.

*Barnaszén*, a kocsi raksúlyáért való fizetés esetén Kistapolcsány-ról Nagysurányra 50 (átm.-re 49) Verebélyre 32, Petőtepről Garamkovácsi átm.-re 31 fill. rovatolás után 100 kgkint. A nagysurány átm. díjtétel a léva-nagysurányi hév. állomásaival való forgalomban nem érvényes; a Máv.-val való forgalomban pedig a Máv. díjtételei 3 fillérrel csökkentendők. (Mérleg díj címén 150 fillér fizetendő.)

### Borzsavölgyi gazdasági vasuton

Érvényes 1919 január 1-től 1919 év végéig:

*Tüzifa*, az f-7 tétele alá tartozók: Kovácsrétről Beregszász Máv. átm. 129, Nagyszőlős Máv. átm. 119, Szuhabarankáról Beregszász Máv. átm. 125, Nagyszőlős Máv. átm. 115 fill. 100 kgkint, a kocsi raksúlyáért való fizetés esetén rovatolás után. Ha 10000 kgnál kisebb raksúlyu kocsi használatik, díjfizetés legalább 5000 kgért történik.

### Mohács-pécsi vasuton.

Érvényes 1919 január 1-től 1919 év végéig.

*Ásványszén, sajtoltszén és kőszén*, Úszögről-Villány átmenetre, ha a máv-on legalább 200 km.-re szállítatik teljes kocsi rakományoknál 50 fillér 100 kgkint. A 200 km-re eső összdíjtétel rövidebb távolságra is alkalmazható, mind addig míg a részdíj számítás nem olcsóbb.

### A Szamosvölgyi vasuton.

Érvényes 1919. jan. 1-től 1919. év végéig.

*Iparsó* (gyárisó) Désakna-ról Apahida helyben és átmenetben Kolozsvár felé rovatolás után 73 fillér 100 kgkint a kocsi raksúlyáért való díjfizetés mellett. A désaknai iparvágány illetéke még külön 14 fillér. Legalább 1000 tonna leszállítása esetén előbbi díjtétel csak 65 fillér, visszatérítés után Csak magyarországi állomásokra szóló szállítmányokra érvényes.

*Só, konyhasó, és marhasó*, díjtételeiből a szamosvölgyi vasuton 20000 tonna leszállítása esetén 18 fillér visszatérítetik 100 kgkint, de e mennyiségből legalább 14000 tonnának Kolozsváron, Zilahon vagy Nagybányán tul kell leszállítva lenni.

*Vasérc, barnakő, kénkovand, vaskéneg és vaskéneghulladékpor* Óradnáról.—Bethlen átmenetre visszatérítés után a díjtétel:

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| 10000 tonna elszállítása esetén | 100 |
| 15000 „ „ „                     | 97  |
| 20000 „ „ „                     | 95  |
| 25000 „ „ „                     | 93  |

ha 25000 tonnánál több szállítatik 90 fillér 100 kgkint. Valamennyi visszatérítés a feladó nevére szóló duplikatoknak legkésőbb 1920 febr. végéig — a szamosvölgyi vasút igazgatóságához — való beterjesztése után eszközölhetik. A legutóbbi kedvezményről, ha más vasutak által engedélyezett visszatérítéshez küldetnek be elsősorban a dupli-

kátok, elégséges ezekről eme vasut által igazolt pontos jegyzék előterjesztése és a duplikátok 1920. év folyamán pótlólag terjesztendők be.

### Egyébb rendelkezések.

*Borossebes* állomáson, a borossebes—menyházai hév-vel való forgalomban az átrakási illetékek:

a) pont 15 fill. 30 fillérre, b) pont 10 fill. 25 fillérre, az 500 fill. 1250 fillérre, a c) pont 20 fill. 30 fillérre, az 1000 fill. 1500 fillérre febr. 25-től felemeltetett.

*Izsák* állomáson üres boros hordókra érvényben volt fekbér nehezítések febr. 1-ével hatályon kívül léptek.

*A Déti vasut* Bpest V. Sas-utca 23. sz. alatti városi irodájában a hivatalos órák szintén d. e. 8-tól d. u. 3-ig tartatnak.

*Kőbánya hízaló* állomáson a kocsiallaspénü febr. 20-án megjelent hiv. hirdetmény szerint febr. 12-től kezdve óránkénti 3 koronára felemeltetett. (A V. Ü. Szab. 80, illetve 75. §. értelmében tehát csak febr. 20-án léphet érvénybe. A szerk.)

*Verseczréti* állomás az áruforgalomra megszűnve febr. 16-tól kezdve csak személy- és podgyász forgalom lebonyolítását tartja fenn.

*A Sisak—capragi* tárházakban tárolt küldeményekre fennállott reexpeditionális kedvezmény f. év március 15-én hatályon kívül lép.

*Nyíregyháza* állomáson a múlt évben jelemelt fekbér- és kocsiallaspénz felszámítása megszűnve, e naptól kezdve az egyéb állomásokon is jelenleg érvényes fekbér- és kocsiallaspénz szedetik be.

### Módosítások.

*A Borzsavölgyi vasuton* a III. pótlék csak f. é. március 1-én lépett érvénybe.

*A „délijugatosztrák—magyar vasuti kötelek”* meghosszabítása f. év végéig való érvényességre módosított.

*Gács—adriai vasuti kötelek*-re még az 1917. évi 3182 T déli vasuti hlrdetés is érvényben maradt.

## Hirek külföldről.

*Németország* vasutjainak 60 százalékos díjemelése, melyről lapunk múlt számában említést tettünk f. évi április hó 1-én ép érvénybe. A forgalom itt is igen redukált és kizárólag szén- és élelmiszerszállítványok lebonyolítására ssoritkozik, a személyforgalom pedig a felére csökkentetett, sőt az utazás előzetes engedély megszerzésétől tétetett függővé.

*Dán, Svéd és Norvég országokba* a keleti tengeri blokádnak miatt csak az entente által megengedett alábbi cikkek szállíthatók a Warnemünde—Gjedser komp vonalon, u. m. agyagföld, belek, dongafák, élő növények, gläubersó, kavics, kövek, kősz, nád, nyersvas, só, szén, vashulladék, üres tejeskannák és üres halasládák. Kocsirakományként azonban feladónak a schwerini vasut-igazgatóság engedélyét csatolnia kell.

*Németországba* a be- és kivitel, valamint az átvitel forgalmát korlátozta, amennyiben a „Zentralstelle für Ein-, Aus- und Durchfuhrbewilligungen“ (Wien I. Johannesgasse 5.) engedélyéhez köti. Külön kiviteli engedélyt a következő árukra kell kérni, u. m.: asbest, ásványolaj, és termékei, cserzőanyagok, cement, dohány, érc, fémek, fűrész, gummifélék, gyanták, gyertya, gyógyárak, lakk, lő- és robbanószerek, magnésit, olajok, platina, só, szappan, szacharin, tüzelőszerek, trágyaszerek, vegytermékek és zsirok.

## Hajózási közlemények.

*Magyar Folyam- és Tengerhajózási R. T.* 1919. március hó 1-étől a helyi árudíjszabásának díjfeltételeit 100 százalékkal felemelte. (Ez az emelés ha hirtelen történt is, de várható volt és indokolt; körülbelül megfelel a vasutak eddigi emelésének. A szerk.

## Vegyes közlemények.

Szerbek által megszállt területekre, mint már közöltük, csak utlevéllel lehet utazni, azonban azok, akik a rendőrség által kiadott arcképes igazolványukkal igazolják, hogy a megszállt részen fekvő valamelyik községben állandó lakosok, a Budapest, Csengeri-utcai szerb követség látamozásával haza utazhatnak. Onnan ide utazni csak a belgrádi főparancsnoksághoz intézett kérelemre adott engedéllyel lehet.

Magyarországon kívül eső helyekre valamint a demarkáconális vonalon túla rendelt áruk csak pénzügyminiszteri engedéllyel szállíthatók. Az 5745/918 M. E. miniszteri rendelet értelmében a kiviteli engedély űrlapjának 3 lapjára adott „végzés” vagy különszövegű „Áruszállítási engedély” adatik ki, de akkor is csak úgy szállíthatók, ha áruforgalmi korlátozás nem áll fenn illetve az elszállításra külön engedély adott.

**Vasuti sztrájkok.** Olvasóink a napilapokból is bő tudomást szereztek a nagyarányú felvidéki munkás és vasutas sztrájkáról. Hasonló, sőt talán erőteljesebb sztrájk tört ki délvidéken is. Ezek a sztrájkok nem csak politika tekintetében érdekel mindnyájunkat, hanem közgazdaságilag is. Ha a

vasutasoknak sikerül követeléseiknek érvényt szerezni, a szabad forgalom és áruszállítások megindulhatnak a megszállott területekkel, ami nemcsak az élelmezési nehézségeken lendítene, hanem a termelést is jelentékenyen elősegítené a behozható nyers anyagokkal.

**A Budapesti Egyesített Városi Vasutak** 1919 március 8-ától kezdve lényegesen fel-emelik a viteldíjakat. A térti jegyek megszüntetése mellett 60 filléres menetár lesz esti 8 óráig és ezen időn túl 1 korona. Az emelés a személyzet helyzetén való javítás érdekében történik, amit csak helyeselnünk lehet. Ha azonban tárgyilagosan számítunk nem látjuk az emelést ily magas arányban indokolva, s ha ezt az előző — magánérdeket szolgáló — társaság tenné, a legnagyobb felháborodást váltaná ki. Rámutatnunk kell tehát, hogy az emelés többlete kizárólag a személyzet fizetésjavítására fordítható és semmi esetre sem lehet a kocsi-park multhatatlanul szükséges kibővítésére fedezetül szolgálnia.

## A szerkesztő figyelmeztetése.

**Böripar.** Börforgács és az u. n. 5 négyzet cm-nél kisebb börszeletkének bevallásánál gyakran hiányos megjelölést látunk a fuvarleveleken. Különösen mérlelendő, hogy a trágyagyártásra küldött ilyenü börhulladékok nem-e simázó forgács (kerekvas forgács), vagy börpogácsa, börliszt stb., mert ezek helyes árubevallása: „műtrágya gyártásra szolgáló simázó forgács, mely Magyarországon feldolgoztatik és ugyanitt trágyaszerként felhasználtatik” „avagy” műtrágya gyártásra szolgáló börpogácsa” (vagy börliszt, hergelőliszt stb.)

**Cukoripar.** Friss szelet, vagy friss répaszelet hanyag bevallására vall. Helyesen: „friss cukorrépa szelet.” Nyers cukornál feltüntetni kell, hogy „98 százaléknál kisebb sarkítású-e.”

**Mesterséges állati takarmányoknál** az áruosztályozás (I. rész B szakasz) A—17 tétele alatt pontosan kivehető, mily bevallás a helyes.

**Műtrágya gyártás.** A bőripar alattiak figyelembe veendőik.

**Olaj ipar.** Kipréselt olajmagvaknak (tengeri csirának is) maradéka helyesen pl. mint „lenmagpogácsa, tengeripogácsa” nevezendő meg a fuvarlevélen.

**Vasipar.** Különösen a hadianyagok várható leszállításával fontos lesz tudni, hogy a beolvasztásra szánt ócska, elhasznált vasak miként legyenek bevallva, mert eddig is hanyagul történtek a bevallások. Hogy a B osztály alkalmazható legyen ez a helyes bevallás: „elhasznált, ócska vas ömlesztve, beolvasztásra” avagy „elhasznált ócska vastöredék beolvasztásra, ömlesztve.”

**Minden szakmához.** Ha valamely szállítmány bevallása iránt kétely merült fel, vagy a vasut által számított díj magasnak tűnik fel forduljon hozzánk a cikk pontos leírásával, s mi szívesen közöljük milyen bevallás használtassék a jövőben, hogy se hamis árubevallás ne történjék, se túlfizetés ne forduljon elő hiányos bevallás miatt.

## Legujabb hír.

(Lapzárta után érkezett). Mint örömdetes hirt, közölhetjük, hogy a „Bpesti Egyesített Városi Vasutak” f. hó 8-ára tervezett tulzott tarifaemelését a ministerium nem engedélyezi, hanem szociális revisió alá veszi, s így egyaránt kielégítő rendezés fog ez ügyben történni.

A Tartalékos és Népfelkelő Tisztek és Szellemi Munkás Katonák Országos Egyesülete főként tisztekből és megbízható altisztekből

## Szállítmánykísérő csoportot

alakított, amely elvállalja vasuti küldemények fegyveres kíséretét a rendeltetési állomásokig.

Megkeresések és megbízások fenti egyesület „Szállítmány kísérő csoport”-jához Budapest, VIII. József-utca 48. intézendők.

## Bernauer Lajos

növényolaj és dégrasgyár  
UJPEST, SZENT GELLÉRT-UTCA 15 SZ.  
TELEFONSZÁM: 16—17.  
Iroda: BUDAPEST, V., VÁCI-UT 24 SZ.  
TELEFONSZÁM: 26—61.

## Weisz Ármin és Fia

bőrgyára

Ujpest, Váci-ut 34.

TELEFON: 19—03.

## Leiner Testvérek

enyvgyára

Ujpest, Dunasor 2. sz.

Telefon: 27—38.

## Nemzeti Egyesült Textilművek r. t.

Gyárak: Pozsony-Losoncz-Késmárk-  
Központ: Bpest, V., Országháztér 4.  
Ujpesti fióktelep: Király-utca 62.  
Telefon: 124—17.

## Lőwy Dávid és Fiai

gőzfűrészes és faárugyár

UJPEST, VÁCI-UT 48. TELEFON: 19-02.

Raktárak: Ujpest, Árpád-ut 111. Telefon:  
171-49. Budapest: VIII., Németh- és József-  
utca sarok. — Telefonszám: József 30-71.

## Schreiber Gyula

építési vállalkozó és fakereskedő

UJPEST, VÁCI-UT 5 SZ.

Budapesti iroda: V., Báthory-u. 17. Fiók:  
Rákospalota. Főtelep: Ujpest, Váci-ut 63.  
Telefon: 19-91, 94-32, 94-38, 141-19

## PERL ADOLF

fűszer- liszt és takarmánykereskedő

Cégtulajdonos: **Horváth József**

Ujpest, Árpád-ut 6 szám.

Telefonszám 75-01.

## Radó Gábor

tűzifa és kőszén  
nagykereskedő

Ujpest, Árpád-ut 108.

Telefon: 119—40.

Valódi és elsőrendű porosz-  
kőszén, kitűnő minőségű  
tűzifa legelőnyösebb beszer-  
zési forrása. ∴ Gőzfavágó.

Vasuti kárügyekben  
kitűnő szaktanácsot nyújt

## DIJTÁBLÁZATOKAT

árulkalkulációk céljára a  
legelőcsőbb utirányon át  
kombinálva szerkeszt ∴

## FUVARDIJKÜLÖNBÖZETEKET

megállapítja a fuvarleve-  
leken és ügyfelei nevében  
való reklamációhoz elő-  
készíti a ∴∴∴∴∴∴∴∴∴∴∴∴

## „VASUTÜGYI SZEMLE“

dijszabási osztálya

BUDAPEST, VI., DÉVAI-U. 8.

## ? NYOMTATVÁNYT AKAR ?

?

akkor forduljon bizalommal

## RITTER JENŐ

kő- és könyvnyomdai műintézetéhez,  
(könyv-, papír- és zeneműkereskedés)

ahol a legizlésebb nyom-  
tatványok, folyóiratok, le-  
vélpapírok, eljegyzési kár-  
tyák, meghívók stb. a leg-  
jutányosabban készíttetnek

UJPEST, ISTVÁN-U.3.

## Keményfatermelő Részvénytársaság

BUDAPEST.  
V., Panónia.  
utca 2/d. s.

Telefonszám: 34—46.

Nyomatott Ritter Jenő könyvnyomdájában Ujpest, István-ut, 3.